

**TJCE 2002\193**

Sentencia Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas Luxemburgo  
(Sala Sexta ), de 13 junio 2002

Jurisdicción: Comunitario

Cuestión prejudicial.

**Ponente:** Claus Christian Gulmann.

LIBRE PRESTACION DE SERVICIOS: Restricciones: inexistencia: transportes: transporte marítimo: normativa nacional que impone el pago de una tarifa a los buques de eslora superior a 41 metros y exime de ella a los buques de navegación interior: requisito: existencia de correlación entre ésta y el coste del servicio del que disfrutaban los buques de navegación marítima.

**Texto:**

En los asuntos acumulados C-430/99 y C-431/99,

que tienen por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE (LCEur 1986, 8), por el Raad van State (Países Bajos), destinada a obtener, en los litigios pendientes ante dicho órgano jurisdiccional entre

**Inspecteur van de Belastingdienst Douane**, district Rotterdam,

y

**Sea-Land Service Inc.** (asunto C-430/99),

**Nedlloyd Lijnen BV** (asunto C-431/99),

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los artículos 92, 59 y 56 del Tratado CE (LCEur 1986, 8) (actualmente artículos 87 CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695], 49 CE y 46 CE, tras su modificación), así como del Reglamento (CEE) núm. 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DOL 378, pg. 1),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por la señora F. Macken, Presidenta de Sala, y los señores C. Gulmann (Ponente), J. P. Puissochet, R. Schintgen y J. N. Cunha Rodrigues, Jueces;

Abogado General: Señor S. Alber;

Secretaria: Señora L. Hewlett, administradora;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

-en nombre de Sea-Land Service Inc., por el señor G. J. W. Smallegange, advocaat;

-en nombre de Nedlloyd Lijnen BV, por el señor A. J. Braakman, advocaat;

-en nombre del Gobierno neerlandés, por el señor M. A. Fierstra, en calidad de agente;

-en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los señores D. Triantafyllou, B. Mongin y H. M. H. Speyart, en calidad de agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Sea-Land Service Inc., representada por el señor G. J. W. Smallegange; de Nedlloyd Lijnen BV, representada por el señor A. J. Braakman; del Gobierno neerlandés, representado por el señor H.G. Sevenster, en calidad de agente, y de la Comisión, representada por el señor H. M. H. Speyart, expuestas en la vista de 4 de julio de 2001;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de septiembre de 2001;

dicta la siguiente

### **Sentencia**

**1** Mediante resoluciones de 4 de noviembre de 1999, recibidas en el Tribunal de Justicia el 8 de noviembre siguiente, el Raad van State planteó, en virtud del artículo 234 CE (LCEur 1986, 8), cuatro cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los artículos 92, 59 y 56 del Tratado CE (RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695) (actualmente artículos 87 CE, 49 CE y 46 CE, tras su modificación), así como del Reglamento (CEE) núm. 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986 (LCEur 1986, 4651), relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DOL 378, pg. 1).

**2** Estas cuestiones se suscitaron en dos litigios entre el Inspecteur van de Belastingdienst Douane, district Rotterdam (en lo sucesivo, «Inspecteur»), y Sea-Land Service Inc. (en lo sucesivo, «Sea-Land») y Nedlloyd Lijnen BV (en lo sucesivo, «Nedlloyd»), respectivamente, sobre el pago de una tarifa por la regulación del tráfico marítimo.

### **Marco jurídico**

#### **Normativa comunitaria**

**3** Con arreglo al artículo 61, apartado 1, del Tratado CE (LCEur 1986, 8) (actualmente artículo 51 CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695], apartado 1, tras su modificación), la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se rige por las disposiciones del título relativo a los transportes.

**4** El artículo 84 del Tratado CE (LCEur 1986, 8) (actualmente artículo 80 CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695], tras su modificación) establece, en su apartado 1, que tales disposiciones se aplican a los transportes por ferrocarril, carretera o vías navegables. El apartado 2 de dicho artículo prevé que el Consejo «podrá decidir si, en qué medida y de acuerdo con qué procedimiento podrán adoptarse disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea». Sobre esta base, el Consejo adoptó, el 22 de diciembre de 1986, el Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651).

**5** El artículo 1 de dicho Reglamento dispone:

«1. La libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros se aplicará a los nacionales de los Estados miembros que estén establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenezca la persona a la que van dirigidos dichos servicios.

2. Asimismo, las disposiciones del presente Reglamento se aplicarán a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro con arreglo a su legislación.

3. Las disposiciones de los artículos 55 a 58 y 62 del Tratado (LCEur 1986, 8) se aplicarán a las materias contempladas en el presente Reglamento.

4. Para los fines del presente Reglamento, se considerarán servicios de transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, los siguientes servicios cuando se presten normalmente a cambio de una remuneración:

a) servicios de transporte marítimo intracomunitario:

el transporte de pasajeros o productos por mar entre cualquier puerto de un Estado miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de otro Estado miembro;

b) tráfico con países terceros:

el transporte de pasajeros o productos por el mar entre los puertos de un país miembro y cualquier puerto o instalación situada sobre la plataforma continental de un país tercero».

**6** El artículo 8 del Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651) tiene el siguiente tenor:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el Tratado en materia de derecho de establecimiento, toda persona que preste servicios de transporte marítimo podrá, a fin de prestar tales servicios, continuar temporalmente sus actividades en el Estado miembro en que preste dichos servicios, bajo las mismas condiciones que imponga dicho Estado a sus propios nacionales».

**7** Con arreglo al artículo 9 del citado Reglamento (LCEur 1986, 4651), «mientras no se hayan abolido las limitaciones a la libre prestación de servicios, cada Estado miembro aplicará tales limitaciones sin distinciones debidas a la nacionalidad o la residencia de todas las personas que presten dichos servicios con arreglo a los apartados 1 y 2 del artículo 1».

## **Normativa nacional**

**8** La Scheepvaartverkeerswet (Ley de transporte marítimo), modificada por la Ley de 7 de julio de 1994 (Staatsblad 1994, núm. 585; en lo sucesivo, «SVW»), que entró en vigor el 1 de octubre de 1995, prevé, en particular, en el marco del sistema de regulación del tráfico marítimo («verkeersbegeleidingssysteem»; en lo sucesivo, «sistema VBS»), el establecimiento de una tarifa por dicha regulación (en lo sucesivo, «tarifa VBS»). Anteriormente, los costes resultantes de este servicio se cubrían con los derechos de practicafe, actividad que fue privatizada en los Países Bajos en 1995. En el momento pertinente para la resolución de los asuntos principales, sólo los buques de navegación marítima debían abonar la tarifa VBS.

**9** El artículo 1, apartado 1, letra i), de la SVW define la regulación del tráfico marítimo como la realización y el mantenimiento, de modo sistemático e interactivo, de una navegación segura y fluida a través de medios humanos y de infraestructura.

**10** Con arreglo al artículo 15 c), apartado 1, de la SVW, el capitán, el propietario o el fletador a casco desnudo de un buque sujeto al sistema VBS está obligado a abonar la tarifa VBS y a facilitar la información necesaria para determinar su importe.

**11** El artículo 15 d) de la SWV dispone:

«1. La tarifa VBS está destinada a compensar los costes de la regulación del tráfico marítimo a cargo del Estado, en la medida en que se trate de una prestación individual de servicios.

2. La tarifa a la que se refiere el apartado 1 deberá abonarse al Estado. Una medida administrativa determinará las rutas marítimas en las que deberá pagarse la tarifa, los criterios de aplicación y las exenciones.

3. La tarifa a la que se refiere el apartado 1 se establecerá mediante orden ministerial que también definirá las normas relativas a la percepción y forma de pago».

**12** Las disposiciones del artículo 15 d) de la SVW han sido desarrolladas por el Besluit verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer (Decreto sobre tarifas por la regulación del tráfico marítimo), de 4 de noviembre de 1994 (Staatsblad 1994, núm. 807; en lo sucesivo, «Decreto VBS»). Con

arreglo al artículo 2, apartado 1, del Decreto VBS, la tarifa VBS, fijada mediante orden ministerial, ha de abonarse por la navegación de un buque en las siguientes zonas:

- a) Eems,
- b) Den Helder,
- c) Noordzeekanaal,
- d) Nieuwe Waterweg y
- e) Westerschelde.

**13** Con arreglo al artículo 4, apartado 1, del Decreto VBS, la base imponible y la cuantía de la tarifa VBS se establecen en función de la eslora del buque, redondeada en metros enteros, tomándose en cuenta únicamente los metros enteros.

**14** A tenor del artículo 5, apartado 1, del Decreto VBS, no deben abonar la tarifa VBS los buques que pertenezcan a las siguientes categorías:

- a) buques con una eslora máxima de 41 metros;
- b) buques de guerra neerlandeses;
- c) otros buques propiedad del Estado o bajo administración estatal;
- d) buques de guerra no neerlandeses, cuando así se haya acordado con el Estado del pabellón de dichos buques;
- e) buques procedentes de un puerto, fondeadero o amarradero situado en una zona sujeta a la tarifa que abandonen el canal para hacerse a la mar y posteriormente vuelvan a entrar por el mismo canal;
- f) buques que entren en un puerto, fondeadero o amarradero neerlandés sin ejercitar una actividad económica.

**15** El artículo 15 d), apartado 3, de la SVW ha sido desarrollado por la Regeling verkeersbegeleidingstarieven scheepvaartverkeer (Reglamento sobre tarifas de regulación del tráfico marítimo), de 14 de septiembre de 1995 (Nederlandse Staatscourant 1995, núm. 8), que fija una tarifa de 250 NLG para los buques de eslora comprendida entre 41 y 100 metros y establece que cada metro adicional supone una tarifa suplementaria de 17 NLG, con un límite máximo de 2.800 NLG para los buques de eslora igual o superior a 250 metros.

### **Litigios principales y cuestiones prejudiciales**

**16** El Inspecteur giró a Sea-Land, sociedad americana con domicilio social en Wilmington (EE UU), y a Nedlloyd, sociedad neerlandesa con domicilio social en Rotterdam (Países Bajos), sendas liquidaciones de la tarifa VBS. Ambas sociedades de transporte marítimo presentaron reclamaciones contra dichas liquidaciones. El Inspecteur las desestimó mediante resoluciones de 5 de febrero y de 15 y 19 de mayo de 1996. Mediante sentencias de 19 de enero de 1998, el Arrondissementsrechtbank te Rotterdam (Países Bajos) declaró fundados los recursos interpuestos contra las resoluciones mencionadas y, en consecuencia, las anuló. El Inspecteur interpuso un recurso de apelación contra dichas sentencias ante el Raad van State.

**17** Sea-Land y Nedlloyd sostuvieron ante el órgano jurisdiccional remitente que la tarifa VBS es contraria a la libre prestación de servicios. En efecto, consideran que la desigualdad de trato entre los barcos de navegación interior y los buques de navegación marítima, por lo que se refiere a la sujeción a la tarifa VBS, causa una discriminación prohibida por el Tratado. Dichas sociedades también alegaron que la exención de la tarifa VBS, prevista, en especial, para la navegación interior, debe calificarse de ayuda en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado. Según ellas, dado que no se notificó a la Comisión, dicha ayuda es ilícita.

**18** En opinión del Inspecteur, la obligación de participar en el sistema VBS y de abonar la tarifa VBS constituye una medida lícita, aplicable indistintamente a todos los buques de eslora igual o superior a 41 metros, independientemente de su nacionalidad. No obstante, considera que, en la medida en que constituye un obstáculo a la libre prestación de servicios, dicha tarifa está comprendida en la excepción de que se trata en la sentencia de 30 de noviembre de 1995 (TJCE 1995, 212), Gebhard (C-55/94, Rec. pg. I-4165), o, por lo menos, en la excepción basada en razones de seguridad pública, prevista en el artículo 56 del Tratado (LCEur 1986, 8), en relación con el artículo 66 del Tratado CE (actualmente artículo 55 CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695]). Además, el Inspecteur alega que la exención de la tarifa VBS se aplica sin distinción por razón de nacionalidad de los barcos de navegación interior. Por tanto, según él, no existe ninguna distorsión de la competencia en el mercado considerado, a saber, el de la navegación interior, ni tampoco se afecta de modo sensible a los intercambios comerciales comunitarios.

Sin embargo, si debiera considerarse que la exención es una ayuda, el Inspecteur destacó que la ventaja económica es tan reducida que debería calificarse de ayuda «de minimis» que, como tal, sería lícita. Por lo demás, el sistema de financiación pública de una infraestructura, como el régimen de la tarifa VBS, puede considerarse una medida general de política económica.

**19** El Raad van State recuerda que, gracias a la regulación del tráfico marítimo, se puede ofrecer información rápidamente a los buques que navegan por zonas en las que el tráfico es muy denso o en las que existen numerosos transportes de mercancías peligrosas que dificultan la navegación, información que tiene como finalidad, en particular, promover la seguridad de la navegación.

**20** Según dicho órgano jurisdiccional, la tarifa VBS no constituye una discriminación directa ni indirecta por razón de nacionalidad. Por una parte, dicha tarifa no depende del pabellón del buque. Por otra, la exención de la tarifa VBS de la que disfrutaban los barcos de navegación interior está justificada por motivos objetivos. No obstante, no se excluye que la obligación de participar en el sistema VBS y la correspondiente obligación de abonar la tarifa VBS supongan una restricción no discriminatoria a la libre prestación de servicios. En tal caso, procedería examinar si dicho obstáculo está comprendido en alguna de las excepciones previstas por el Tratado, en especial, la establecida en su artículo 56.

**21** El órgano jurisdiccional remitente se pregunta, además, si la exención de los barcos de navegación interior constituye una ayuda prohibida por el artículo 92 del Tratado (LCEur 1986, 8). Considera que la exención de la tarifa VBS está justificada por la naturaleza y la lógica interna del sistema. En todo caso, le parece dudoso que dicha medida falsee la competencia o afecte a los intercambios entre los Estados miembros. A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente destaca que no se puede considerar que la navegación marítima y la navegación interior constituyan un único mercado, en especial respecto al eje Rotterdam-Amberes. Incluso suponiendo que se trate de una ayuda, en su opinión no puede excluirse que deba calificarse de ayuda «de minimis».

**22** Ante esta situación, el Raad van State decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales, que se formulan de modo idéntico en los dos asuntos principales:

«1) a) ¿Constituye un sistema como el VBS, en la medida en que establece la participación obligatoria en la regulación del tráfico marítimo, un obstáculo a la libre prestación de servicios prevista en el Reglamento (CEE) núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), en relación con el artículo 59 del Tratado CE (LCEur 1986, 8) [...]?

b) En caso de respuesta negativa a la cuestión anterior, ¿debe ser distinta la respuesta si se percibe una remuneración por el servicio prestado a los participantes en dicho sistema?

c) ¿Debe ser distinta la respuesta a la primera cuestión, letra b), si dicha remuneración se percibe de los buques que participan obligatoriamente en el sistema, pero no de los demás usuarios, tales como los barcos de navegación interior o los buques de navegación marítima de eslora inferior a 41 metros?

2) a) Si un sistema como el VBS y la correspondiente obligación de pagar la tarifa constituyen un obstáculo a la libre prestación de servicios, ¿está comprendido este obstáculo en las excepciones previstas en el artículo 56 del Tratado CE [...] para las disposiciones justificadas por razones de seguridad pública?

b) Para responder a la cuestión planteada en la letra a), ¿es necesario averiguar si la tarifa es superior al coste efectivo del servicio específico prestado a cada buque concreto?

3) Si un sistema como el VBS y la correspondiente obligación de pagar la tarifa constituyen un obstáculo a la libre prestación de servicios y si este obstáculo no está justificado en virtud del artículo 56 del Tratado CE (LCEur 1986, 8) [...] ¿puede estar justificado dicho obstáculo bien porque sólo constituye una modalidad de venta no discriminatoria, en el sentido de la sentencia Keck y Mithouard, o bien porque cumple los criterios que el Tribunal de Justicia ha establecido en otras sentencias, en particular, en la sentencia Gebhard?

4) a) ¿Debe considerarse que un sistema de un Estado miembro, como el VBS, constituye una ayuda en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado CE (LCEur 1986, 8) [...], en la medida en que exime a determinadas categorías de participantes en dicho sistema, en particular, a los barcos de navegación interior, de la obligación de pagar la tarifa?

b) En caso de respuesta afirmativa a la cuestión anterior, ¿está comprendida dicha ayuda en la prohibición establecida en dicha disposición?

c) Si también debe responderse afirmativamente a la cuarta cuestión, letra b), ¿tiene la calificación de ayuda prohibida por el Derecho comunitario, con arreglo a este Derecho, consecuencias asimismo respecto a la remuneración que deben pagar los participantes, excepto los que están exentos?».

**23** Mediante auto del Presidente del Tribunal de Justicia de 17 de diciembre de 1999, se acumularon los asuntos C-430/99 y C-431/99 a efectos de las fases escrita y oral y de la sentencia.

### **Sobre las tres primeras cuestiones**

**24** Mediante sus tres primeras cuestiones, el órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si el Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), en relación con los artículos 56 y 59 del Tratado, se opone a un sistema de regulación del tráfico marítimo, como el sistema VBS controvertido en los asuntos principales, que impone el pago de una tarifa a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros que participan obligatoriamente en tal sistema, mientras que otros buques, como los barcos de navegación interior, están exentos de dicha tarifa.

**25** Con carácter previo, procede recordar que, por lo que respecta al ámbito de aplicación material del Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), se deduce del tenor de su artículo 1, apartado 1, que se aplica a los servicios de transporte marítimo entre los Estados miembros y entre éstos y países terceros.

**26** Por lo que se refiere al ámbito de aplicación personal del Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), debe señalarse que, a tenor de su artículo 1, apartados 1 y 2, la libre prestación de servicios de transporte marítimo se aplica a los nacionales de los Estados miembros que están establecidos en un Estado miembro distinto del Estado al que pertenece la persona a la que van dirigidos dichos servicios, a los nacionales de los Estados miembros establecidos fuera de la Comunidad y a las compañías navieras establecidas fuera de la Comunidad y controladas por nacionales de un Estado miembro, siempre que sus buques estén registrados en ese Estado miembro con arreglo a su legislación.

**27** El artículo 58 del Tratado CE (LCEur 1986, 8) (actualmente artículo 48 CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695]), que, en virtud del artículo 1, apartado 3, del Reglamento núm. 4055/86, se aplica a la materia regulada por éste, dispone, en su párrafo primero, que las sociedades constituidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuya sede social, administración central o centro de actividad principal se encuentra dentro de la Comunidad quedan equiparadas a las personas físicas nacionales de los Estados miembros.

**28** Corresponde al órgano jurisdiccional nacional comprobar que las situaciones controvertidas en los asuntos principales están, efectivamente, comprendidas en el ámbito de aplicación del Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), como se describe en los apartados 25 y 26 de la presente sentencia.

**29** El razonamiento que sigue se basa en la premisa de que así sucede, aunque sólo sea para una de dichas situaciones.

**30** Debe recordarse que el Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), adoptado sobre la base del artículo 84, apartado 2, del Tratado (LCEur 1986, 8), estableció las medidas de aplicación, en el sector de los transportes marítimos, del principio de la libre prestación de servicios, previsto en el artículo 59 del mismo Tratado. Además, el Tribunal de Justicia se ha pronunciado en este sentido al declarar que el

artículo 1, apartado 1, del referido Reglamento define a los beneficiarios de la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Estados miembros, y entre Estados miembros y países terceros, en términos que son fundamentalmente iguales a los del artículo 59 del Tratado (sentencia de 5 de octubre de 1994 [TJCE 1994, 178], Comisión/Francia, C-381/93, Rec. pg. I-5145, apartado 10).

**31** Además, con arreglo a los artículos 1, apartado 3, y 8 del Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), resultan aplicables a la materia que éste regula todas las normas del Tratado relativas a la libre prestación de servicios (véase, en este sentido, la sentencia Comisión/Francia [TJCE 1994, 178], antes citada, apartados 11 a 13).

**32** Pues bien, según reiterada jurisprudencia, la libre prestación de servicios, prevista en el artículo 59 del Tratado, no sólo exige eliminar toda discriminación en perjuicio del prestador de servicios establecido en otro Estado miembro por razón de su nacionalidad, sino suprimir también cualquier restricción, aunque se aplique indistintamente a los prestadores de servicios nacionales y a los de los demás Estados miembros, cuando pueda prohibir, obstaculizar o hacer menos interesantes las actividades del prestador establecido en otro Estado miembro, en el que presta legalmente servicios análogos (véanse, en particular, las sentencias de 18 de junio de 1998 [TJCE 1998, 151], Corsica Ferries France, C-266/96, Rec. pg. I-3949, apartado 56; de 23 de noviembre de 1999 [TJCE 1999, 278], Arblade y otros, asuntos acumulados C-369/96 y C-376/96, Rec. pg. I-8453, apartado 33, y de 20 de febrero de 2001 [TJCE 2001, 53], Analir y otros, C-205/99, Rec. pg. I-1271, apartado 21).

Conforme a esta norma, la libre prestación de servicios puede ser invocada también por una empresa frente al Estado en que está establecida, siempre que los servicios se presten a destinatarios establecidos en otro Estado miembro (véanse las sentencias Comisión/Francia [TJCE 1994, 178], antes citada, apartado 14, y de 29 de abril de 1999 [TJCE 1999, 93], Ciola, C-224/97, Rec. pg. I-2517, apartado 11).

**33** A este respecto, procede señalar que el sistema VBS, en la medida en que impone el pago de una tarifa a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros y exime de ella a los barcos de navegación interior, sea cual sea su pabellón y la nacionalidad de las empresas que los explotan, no supone ninguna discriminación basada directamente en la nacionalidad.

**34** Sea-Land y Nodlloyd, apoyadas por la Comisión, alegan que dicho sistema les perjudica indirectamente por razón de nacionalidad, porque la navegación interior, que está exenta de la tarifa VBS, se desarrolla en su mayor parte bajo pabellón neerlandés. Pues bien, los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro son explotados normalmente por operadores económicos nacionales, mientras que los armadores procedentes de otros Estados miembros no explotan, por lo general, buques registrados en el primer Estado.

**35** No pueden acogerse tales argumentos.

**36** Si bien los artículos 59 del Tratado (LCEur 1986, 8) y 60, párrafo tercero, del mismo Tratado (actualmente artículo 50 CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695], párrafo tercero) prohíben cualquier forma encubierta de discriminación que, aunque se base en criterios aparentemente neutros, produzca en la práctica el mismo resultado (véase, en particular, la sentencia de 3 de febrero de 1982, Seco y Desquenue & Giral, asuntos acumulados 62/81 y 63/81, Rec. pg. 223, apartado 8), también es cierto que una diferencia de trato no puede constituir una discriminación si las situaciones consideradas son comparables (véanse, en particular, las sentencias de 9 de noviembre de 1995 [TJCE 1995, 1999], Francovich, C-479/93, Rec. pg. I-3843, apartado 23, y de 19 de septiembre de 2000 [TJCE 2000, 200], Alemania/Comisión, C-156/98, Rec. pg. I-6857, apartado 84).

**37** Pues bien, como se deriva de las resoluciones de remisión, en los presentes asuntos existen diferencias objetivas entre los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros y los barcos de navegación interior, en particular con relación a sus respectivos mercados, diferencias que muestran, por lo demás, que estas dos categorías de medios de transporte no se encuentran en situaciones comparables.

**38** No obstante, es preciso señalar que, en la medida en que impone el pago de una tarifa a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros, el sistema VBS controvertido en los asuntos principales puede obstaculizar o hacer menos interesante la prestación de dichos servicios y constituye, por tanto, una restricción a su libre circulación (véase, en este sentido, la sentencia Analir y otros [TJCE 2001, 53], antes citada, apartado 22).

**39** Es preciso recordar que la libre prestación de servicios, como principio fundamental del Tratado (LCEur 1986, 8), sólo puede restringirse mediante normas justificadas por razones imperiosas de interés general que se apliquen a cualquier persona o empresa que ejerza una actividad en el territorio del Estado miembro de acogida. Además, para que esté justificada de tal modo, la normativa nacional en cuestión deberá ser adecuada para garantizar la realización del objetivo que persigue y no ir más allá de lo necesario para alcanzarlo (véase, en particular, la sentencia Analir y otros [TJCE 2001, 53], antes citada, apartado 25).

**40** En primer lugar, como se ha señalado anteriormente, el sistema VBS no se aplica de modo discriminatorio.

**41** Seguidamente, por lo que se refiere a si existen razones imperiosas de interés general que puedan justificar la restricción de la libre prestación de servicios que resulta de dicho sistema, procede recordar que la protección de la seguridad pública figura entre las razones que, en virtud del artículo 56, apartado 1, del Tratado (LCEur 1986, 8), pueden justificar restricciones que deriven de un régimen especial para los extranjeros. Por lo tanto, la protección de la seguridad pública puede justificar igualmente, en principio, una disposición nacional indistintamente aplicable, como en el caso de los asuntos principales (véase, en este sentido, la sentencia de 1 de febrero de 2001 [TJCE 2001, 23], Mac Quen y otros, C-108/96, Rec. pg. I-837, apartado 28).

**42** Pues bien, la regulación del tráfico marítimo prestada en el marco del sistema VBS constituye un servicio náutico esencial para el mantenimiento de la seguridad pública tanto en las aguas costeras como portuarias y la tarifa VSB a la que están sujetos los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros, como usuarios de dicho servicio, atiende al interés general de la seguridad pública en dichas aguas.

**43** Finalmente, respecto a la proporcionalidad, el sistema VBS cumple el criterio, en la medida en que impone el pago de una tarifa VBS a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros, siempre que exista una correlación efectiva entre el coste que representa el servicio del que disfrutan los buques y el importe de dicha tarifa. Esto no sucedería, en especial, si tal importe incluyera factores de coste imputables a categorías de buques distintas de la de los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros, tales como, en especial, la de los barcos de navegación interior.

**44** En consecuencia, procede responder a las tres primeras cuestiones que el Reglamento núm. 4055/86 (LCEur 1986, 4651), en relación con los artículos 56 y 59 del Tratado (LCEur 1986, 8), no se opone, respecto a las situaciones comprendidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, a un sistema de regulación del tráfico marítimo, como el sistema VBS controvertido en los asuntos principales, que impone el pago de una tarifa a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros que participan obligatoriamente en tal sistema, mientras que otros buques, como los barcos de navegación interior, están exentos de esta tarifa, siempre que exista una correlación efectiva entre el importe de ésta y el coste que representa el servicio del que disfrutan los buques de navegación marítima.

### **Sobre la cuarta cuestión**

**45** Mediante su cuarta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si un sistema de regulación del tráfico marítimo, como el sistema VBS controvertido en los asuntos principales, constituye una ayuda de Estado, en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado (LCEur 1986, 8), en la medida en que, aunque impone el pago de una tarifa a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros que participan obligatoriamente en tal sistema, exime de la tarifa a otros buques, en particular a los barcos de navegación interior.

**46** A este respecto, es necesario recordar que, según reiterada jurisprudencia, corresponde exclusivamente al órgano jurisdiccional nacional, que conoce del litigio y que debe asumir la responsabilidad de la decisión jurisdiccional que debe adoptarse, apreciar, a la luz de las particularidades del asunto, tanto la necesidad de una decisión prejudicial para poder dictar sentencia, como la pertinencia de las cuestiones que plantea al Tribunal de Justicia (véase, en especial, la sentencia de 15 de diciembre de 1995 [TJCE 1995, 240], Bosman, C-415/93, Rec. pg. I-4921, apartado 59). No obstante, el Tribunal de Justicia ha estimado que no puede pronunciarse sobre una cuestión prejudicial planteada por un órgano jurisdiccional nacional cuando resulta evidente que la interpretación o la apreciación de la validez de una norma comunitaria, solicitada por el órgano jurisdiccional nacional, no tienen relación alguna con la realidad o con el objeto del litigio principal, cuando el problema es de naturaleza hipotética o cuando el Tribunal de Justicia no dispone de los elementos de hecho o de Derecho necesarios para responder de manera útil a las cuestiones planteadas (véase, en especial, la sentencia de 13 de julio de 2000 [TJCE 2000, 178], Idéal tourisme, C-36/99, Rec. pg.



I-6049, apartado 20).

**47** Pues bien, procede señalar que la cuarta cuestión carece de pertinencia para la resolución de los litigios principales, que se refieren a la obligación de Sea-Land y Nedlloyd de pagar la tarifa VSB. En el presente caso, los deudores de una contribución obligatoria no pueden invocar que la exención de que disfrutaban otras personas constituye una ayuda de Estado para eludir el pago de dicha contribución (véase la sentencia de 20 de septiembre de 2001 [TJCE 2001, 238], Banks, C-390/98, Rec. pg. I-6117, apartado 80).

**48** Por consiguiente, no es necesario responder a la cuarta cuestión.

### Costas

**49** Los gastos efectuados por el Gobierno neerlandés y por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes de los litigios principales, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Raad van State mediante resoluciones de 4 de noviembre de 1999, declara:

**El Reglamento (CEE) núm. 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986 (LCEur 1986, 4651), relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros, en relación con los artículos 56 y 59 del Tratado CE (LCEur 1986, 8)(actualmente artículos 46 CE y 49CE [RCL 1999, 1205 ter y LCEur 1997, 3695], tras su modificación), no se opone, respecto a las situaciones comprendidas en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, a un sistema de regulación del tráfico marítimo, como el «verkeersbegeleidingssysteem» controvertido en los asuntos principales, que impone el pago de una tarifa a los buques de navegación marítima de eslora superior a 41 metros que participan obligatoriamente en tal sistema, mientras que otros buques, como los barcos de navegación interior, están exentos de esta tarifa, siempre que exista una correlación efectiva entre el importe de ésta y el coste que representa el servicio del que disfrutaban los buques de navegación marítima.**

Macken.-Gulmann.-Puissochet.-Schintgen.-Cunha Rodrigues

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 13 de junio de 2002.

El Secretario

R. Grass

La Presidenta de la Sala Sexta

F. Macken